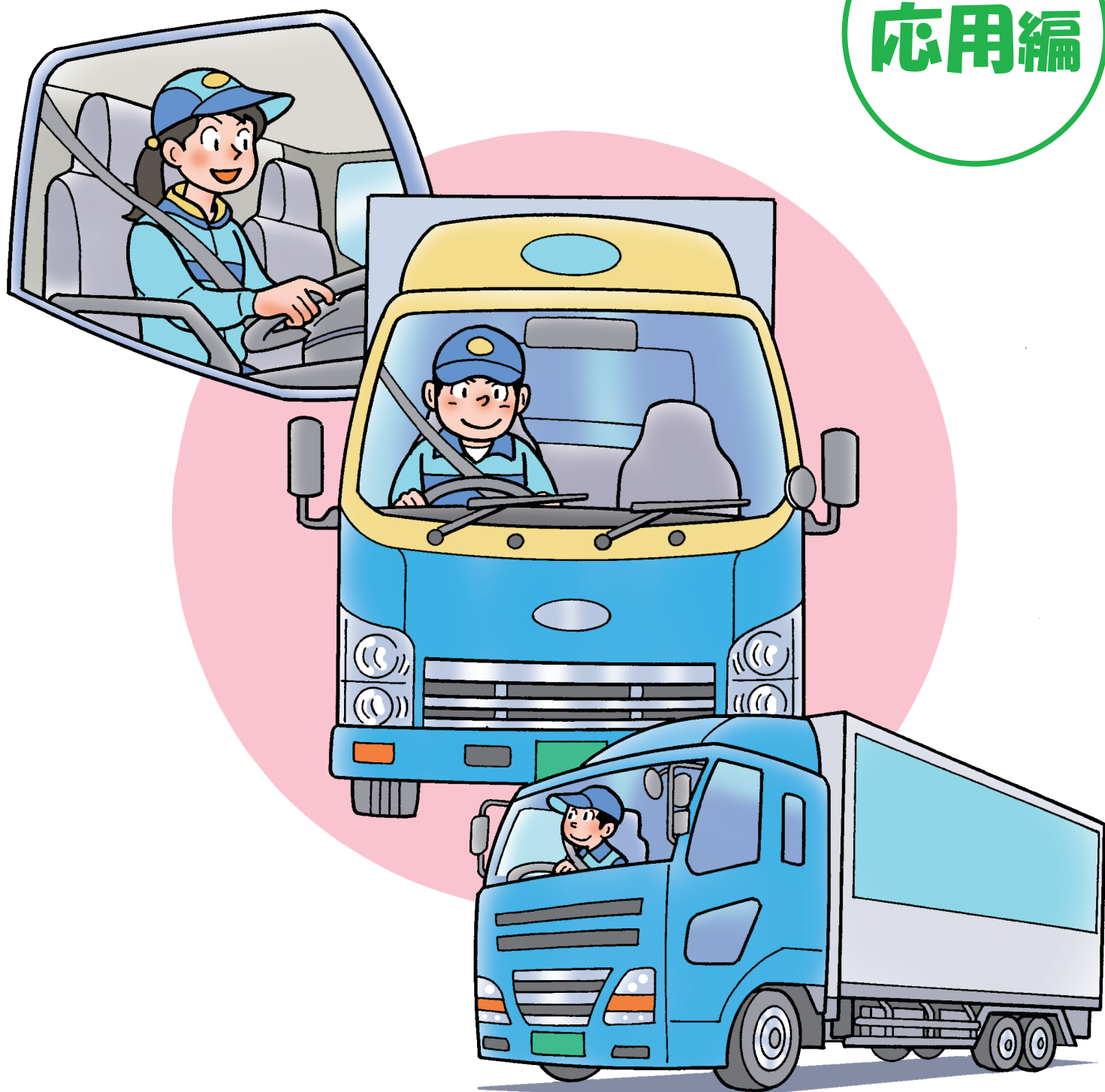


トラック運転者の 労働時間等の改善のための基準 教育・研修マニュアル

応用編



平成 30 年度 厚生労働省委託事業
株式会社 日通総合研究所

運転者用テキストの構成と本マニュアルについて

運転者用テキストの応用編（3 ページ以降）では見開きの構成になっており、左ページに改善基準告示違反の例、右ページ上に関連規定のポイント、その下にポイントについての詳細説明という構成になっています。構成の通りに違反例がなぜ違反となるのかということの説明しながら改善基準告示の内容を説明していきます。

さらに、本管理者用マニュアルでは更なるポイントとなる箇所の明示や、運行管理者が知っておくべき内容などを追記していますので、講習の際の参考にしてください。

また、運転者への教育とともに、運行管理者として改善基準告示をより深く理解することができる内容も盛り込んでいますので、講師となる運行管理者ご自身の研鑽のためにご活用ください。

- ①違反事例
- ②改善基準告示のポイント
- ③改善基準告示のポイントについての説明
- ④管理者用のための追記

8. 時間外労働及び休日労働

① 違反事例
 ② ポイント
 ③ 説明
 ④ 事前確認
 ④ 追加情報

項目	1	2	3	4	5	6	7
時間外労働	11	12	13	14	15	16	17
休日労働	11	12	13	14	15	16	17
時間外労働	11	12	13	14	15	16	17
休日労働	11	12	13	14	15	16	17
時間外労働	22	23	24	25	26	27	28
休日労働	24	25	26	27	28	29	30
時間外労働	14	15	16	17	18	19	20
休日労働	14	15	16	17	18	19	20

● 追記内容についてはその内容ごとに下のマークを付けています。

- 講習におけるポイント：
- 根拠となる法令等の管理者が知っておくべき追加情報：
- 自社の状況として事前に確認すべき内容：
- その他の情報：

1. 時間の考え方

◆「1日」とは

改善基準告示における運転者の「1日」は「始業時刻から起算した24時間」です。

◆拘束時間のダブルカウント

「1日」は始業時刻からの24時間ですので、例えば月曜日の始業が8時で、翌火曜日の始業が6時の場合は月曜日の「1日」は月曜日8時～火曜日8時となり、火曜日の「1日」は火曜日6時～水曜日6時となります。ここで火曜日6時～火曜日8時の2時間は月曜日と火曜日どちらにも拘束時間としてカウントされます。これは1日の拘束時間を見るときに大事なポイントとなります。一方、1か月の拘束時間を合計する場合はダブルカウントされません。

◆起算日の考え方とは

改善基準告示では、1日当たりや1か月当たりの拘束時間や、休息期間などについて定めていますが、この「1か月」を数えるときの開始日を「起算日」と言います。

例えば、起算日を月初の1日で設定した場合、1か月はその月の月末までとなりますが、起算日を8日で設定した場合は翌月の7日までを「1か月」として計算します。このように、1か月の総労働時間や休息期間の計算は、特定の日を起算日とし、1か月ごとに区切って行うことになります。

なお、起算日に関しては営業所ごとに「時間外労働・休日労働に関する協定書（いわゆる36協定書）」を作成し、このなかで起算日をいつに定めるかを決めておく必要があります。

それでは次ページ以降では、上記の「時間の考え方」を踏まえながら、具体的な運行事例に基づいて、改善基準告示のポイントと詳しい内容についてみていきましょう。

👉 ポイント

基礎編で図を用いて説明をしていますので必要に応じて基礎編の図を活用して再度説明しましょう。

✔ 事前確認

労使協定の内容から起算日の設定について確認しておきましょう。運転者によって起算日が異なる場合もありますので、その場合は受講者によって期間のとらえ方が変わってきます。起算日が受講者によって異なる場合、受講者ごとの起算日を確認していると講習での説明が煩雑になります。講習終了後、必要に応じて各運転者と起算日について確認をするようにしましょう。

追加情報

休息期間の概念は労働基準法にはありません。休息期間とは勤務と次の勤務との間にあって休息期間の直前の拘束時間における疲労の回復を図るとともに、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、その処分は労働者の全く自由な判断にゆだねられる時間です。(自動車運転者の労務改善基準の解説 労働調査会出版局編 より)

2. 1日の拘束時間

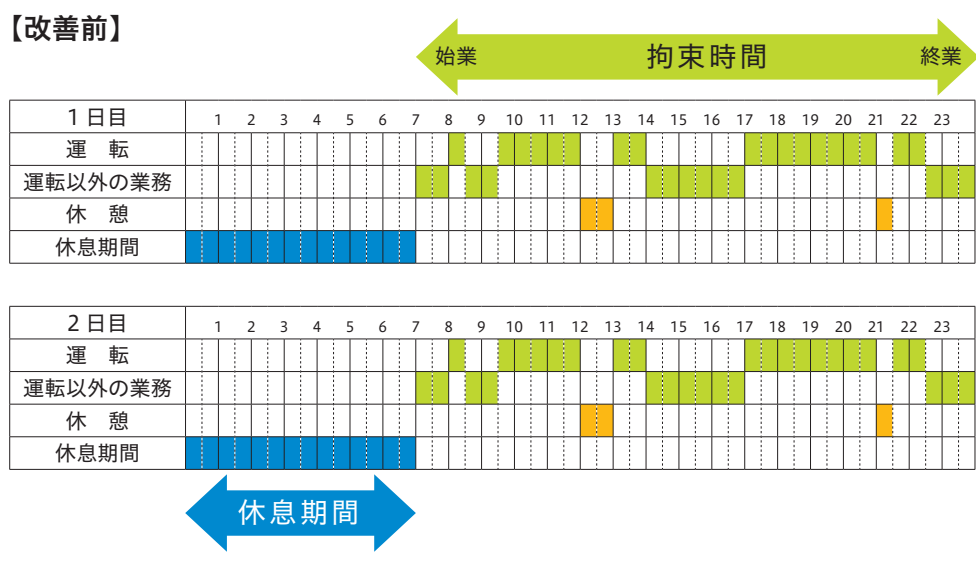
○ 1日の拘束時間の規定について事例を見ながら学びましょう。

運送会社 A では毎朝、発荷主 B の工場にて荷物を積込み、その日の午後に着荷主 C の倉庫に納品するという運行を行っています。納品後はそのまま事務所に戻り運行を終了するという流れです。



納品先の倉庫では納品の車両が集中するので、待ち時間が長くなってしまいます。

【改善前】



追加情報

最近、話題になっている「勤務間インターバル」とは、勤務終了後、一定時間以上の「休息時間」を設けることで、働く方の生活時間や睡眠時間を確保するものです。2018年6月29日に成立した「働き方改革関連法」に基づき「労働時間等設定改善法」が改正され、前日の終業時刻から翌日の始業時刻の間に一定時間の休息を確保することが事業主の努力義務として規定されました(2019年4月1日施行)。

★ 改善基準のポイント ★

- 1 日の拘束時間は原則として 13 時間以内
- 延長する場合でも最大 16 時間が限度
- 休息期間は継続 8 時間以上必要

左ページでは 1 日目の拘束時間が 17 時間となっており、16 時間を超えていますので改善基準告示違反です。仮に 16 時間を超えていなくとも、15 時間を超えるのは 1 週間につき 2 回までとなっているので、注意が必要です。

また、拘束時間と休息期間は表裏一体のものであり、1 日とは始業時刻から起算して 24 時間をいうので、結果、

$$1 \text{ 日 (24 時間)} = \text{拘束時間} + \text{休息期間}$$

という関係にあります。

拘束時間が原則 13 時間以内ですので、休息期間は原則 11 時間以上となります。同様に拘束時間の限度は 16 時間以内ですので休息期間は 8 時間以上にする必要があります。

左ページでは 1 日目と 2 日目の間の休息期間が 7 時間しかとれませんので、違反となります。

また、休息期間は、運転者の所在地での休息期間がそれ以外の場所での休息期間よりも長くなる必要があります。つまり、行先で宿泊する運行が多い場合には注意が必要で、その行先での休息期間よりも、自宅などでの休息期間を長くとる必要があります。

長時間の待ち時間が発生している場合は荷主に理解を求め待ち時間削減のための策を講じたり、待ち時間がどうしても長くなってしまふ場合は、高速道路の使用を検討するなどの対策が必要となります。

【改善後】

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							

荷待ち時間削減

追加情報

改善基準告示第 4 条 2 項に規定されています。長距離運行の場合は特に気を付けましょう。

その他情報

本テキスト基礎編・応用編を使って荷主に対して改善基準告示の内容について周知を図ることも検討しましょう。

3. 1 週間の拘束時間

○ 1 週間の拘束時間について事例を見ながら学びましょう。

運送会社 D では 1 日に片道 200km 程度の往復が発生する輸送を依頼される荷主 E (毎日運行、拘束時間 16 時間) の他、いくつかの荷主の輸送を担っています。1 人の運転者が荷主 E の輸送を行えるのは 1 週間につき 2 回が限度なので、担当する運転者をローテーションで割り当てています。ある運転者は月・火曜日に荷主 E の輸送を担当し、それ以外は比較的拘束時間の短い近距離の運行を行っています。その運転者の始業時刻は月・火曜日は 7 時でそれ以外は 9 時になっています。



通常、月・火曜日は 7 時始業、水・木・金曜日は 9 時始業です。しかし、片づけたい事務仕事があったので、木曜日でしたが、2 時間早く出勤し 7 時に始業しました。

【改善前】

月曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
拘束時間	休息							拘束															
休息期間	休息							拘束															
火曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
拘束時間	休息							拘束															
休息期間	休息							拘束															
水曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
拘束時間	休息								拘束														
休息期間	休息								拘束														
木曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
拘束時間	休息							拘束															
休息期間	休息							拘束															
金曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
拘束時間	休息									拘束													
休息期間	休息									拘束													
土曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
拘束時間	休息																						
休息期間	休息																						
日曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
拘束時間	休息																						
休息期間	休息																						

5

ポイント

運転者の判断による早出については取り扱いが難しい問題ですが、労働している場合は拘束時間にカウントされることとなりますので、注意が必要です。
ここでは、改善基準告示に規定があるため、管理者指示の範疇を超えた出社についてはしないように周知を図りましょう。

★ 改善基準のポイント ★

- 1 日は始業時刻から起算して 24 時間
- 拘束時間が 15 時間を超える回数は 1 週間に 2 回まで

拘束時間の算出の際には「1 日」という観点が必要になります。
 左ページの場合、水曜日の拘束時間は一見すると、9 時～ 23 時の 14 時間ですが、改善基準告示における「1 日」は始業時刻からの 24 時間ですので、水曜日の「1 日」は水曜日の午前 9 時から木曜日の午前 9 時までとなります。
 木曜日は 7 時から始業していますので、7 時～ 9 時の 2 時間は水曜日に加算されます。つまり、水曜日の拘束時間 = 14 時間 + 2 時間 = 16 時間となります。
 ここで月曜日と火曜日は拘束時間が 16 時間ですので、この時点でこの週は拘束時間 15 時間を超える日が 2 日に達しています。この週はこれ以上 15 時間を超える日があってはなりませんが、水曜日は上記により 15 時間を超えてしまいますので、15 時間を超える日が週に 3 日となり違反となります。

ポイント
 運転者の 1 日が始業時刻からの 24 時間であることがポイントになります。

- 拘束時間
- 月曜日：16 時間
 - 火曜日：16 時間
 - 水曜日：16 時間 ×

出勤時間などについては運行管理者の指示に従う必要があります。特に、長時間の拘束時間が週に複数日発生する場合は気を付けましょう。

【改善後】

木曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
拘束時間																								
休息期間																								

1 週間の拘束時間の規定を意識し、始業時刻に気を付ける

ポイント

片道の拘束時間が 15 時間以上となるような往復運行は、1 週間のうち 1 回が限度となります。(往路と復路でそれぞれ 15 時間越えとなり、15 時間を超える回数が 1 週間で 2 回という限度に達するため)
 業務の必要上どうしても週 1 回以上発生してしまう場合は、2 人乗務や隔日勤務にて対応することがポイントとなります。
 2 人乗務、隔日勤務については、9. 特例の項にて説明しましょう。

4. 休日について

○休日について事例を見ながら学びましょう。

運転者Fさんは休日にしっかり休み、週明けからの仕事にもやる気を見せています。



日曜日は1日しっかり休みました。月曜日は片づきたい事務仕事があったので、早めに出社し7時には始業しました。

【改善前】

土曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運転																							
運転以外の業務																							
休憩																							
休息期間																							

日曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運転																							
運転以外の業務																							
休憩																							
休息期間																							

月曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運転																							
運転以外の業務																							
休憩																							
休息期間																							

7

ポイント

前項と同様、管理者の指示以外での出社（運転者の判断による出社）によって、改善基準告示違反が発生してしまうことの周知を図り、運転者判断による出社が起こらないように徹底しましょう。

★ 改善基準のポイント ★

- 休日は「**休息期間 + 24 時間の連続した時間**」
- 休息期間は原則 8 時間以上 ⇒ 休日は **8 時間 + 24 時間 = 32 時間以上の連続した時間が必要**

改善基準告示で休日と認められるのは「休息期間 + 24 時間の連続した時間」です。ただし、いかなる場合であってもこの時間が 30 時間を下回ってはなりません。

左ページでは土曜日の休息期間が土曜日の 24 時から始まって日曜日の 8 時までとなっており、それ以降は休日という認識をされています。

しかし、月曜日に午前 7 時から始業しているため、休日は休息期間 + 23 時間となっています。休日は休息期間 + 24 時間の連続した時間が必要なため、この状態では休日として取り扱うことはできません。

なお、休日が 2 日連続する場合の 2 日目については、24 時間以上の連続した時間が休日となります。

休前日の始業時刻と休日明けの始業時刻の差に気を付け下の例のように、休息期間 + 24 時間の連続した時間を確保しましょう。

【改善後】

土曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							

日曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							

月曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							

休日の規定を意識し、始業時刻に気を付ける

ポイント
 休息期間の分割や、2 人乗務、フェリーに乗船する場合などでは、継続 8 時間以上の休息期間の原則の特例が認められています。しかし、こうした場合であっても、最低でも 30 時間の連続した時間を与えなければ休日を与えたことにはなりませんので、注意が必要です。

ポイント

休日が 2 日連続する場合の 2 日目の時間は 24 時間以上必要なので、この例で日・月曜日が連休の場合、火曜日の 8 時以降を始業とする必要があります。

5. 連続運転時間

○連続運転時間について事例を見ながら学んでいきましょう。

運送会社 G では荷主 H の委託により 1 日に片道 200km 程度の往復の運行を行っています。荷主 H は納品時間に厳しいことで有名で、時間管理に気を付ける必要があります、運行管理者や運転者はいつもひやひやしています。



渋滞が発生して納品時間に遅れそうになったので、休憩をとらずに運転を続けました。

【改善前】

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
運 転																								
運転以外の業務																								
休 憩																								
休息期間																								



午後の運行はたいして疲れていなかったのですが、5分程度のトイレ休憩を2回取りました。

【改善前】

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
運 転																								
運転以外の業務																								
休 憩																								
休息期間																								



追加情報

労働基準法（第 34 条）では休憩時間として労働時間 6 時間を超え、8 時間以下の場合には少なくとも 45 分、8 時間を超える場合は、少なくとも 1 時間（上記では 12 時から 13 時に取得）と定められています。改善基準の前提としてこの休憩時間を運転者に与える必要があります。こちらの休憩時間は分割も可能であり、たとえば 5 分を休憩時間とすることも可能です。連続運転における運転の中断とは別で重要な休憩時間（1 時間の休憩時間確保のために、昼 50 分間の休憩、プラス 5 分間休憩 2 回で計 1 時間とするなどの運用も可能）となります。

★ 改善基準のポイント ★

- 連続運転時間は4時間が限度
- 運転4時間ごとに合計30分以上の休憩等の運転の中断が必要
- 30分以上の休憩等は分割可能（ただし1回10分以上）

ポイント

休憩等の運転の中断が必要であり、必ずしも休憩である必要がないことがポイントとなります。
 運転の中断とは運転をしていない時間のことで、休憩時間、荷役時間、手待ち時間などを含みます。

左ページ上の例では、午後の運行について休憩をとると納品時間に間に合わないと判断し、休憩等の運転の中断を行わなかったため、連続運転時間が4時間30分となっています。連続運転時間が4時間を超えるため違反となります。

下の例では、午後の運行について分割して休憩をとっていますが、1回が5分程度なので、連続運転の規定における休憩等の運転の中断にはカウントされず、連続運転時間が4時間30分となり違反となります。

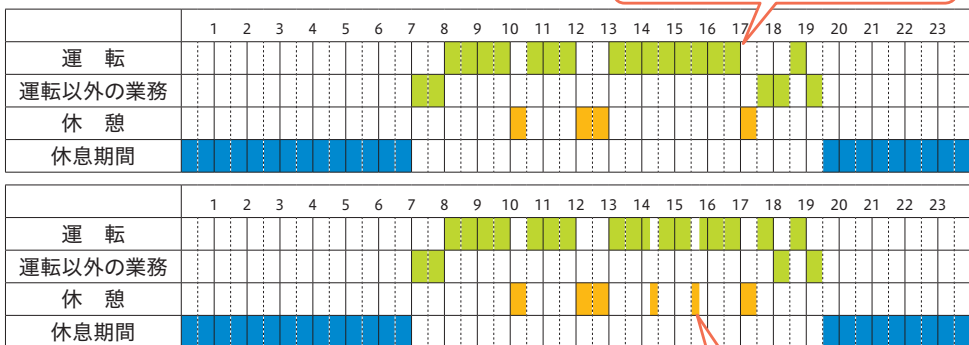
仮に、この休憩時間が10分だった場合でも、運転開始後4時間以内で計20分しか休憩等の運転の中断を行っていないこととなります。（13時からの運行は、連続運転時間4時間10分で休憩等の運転の中断が50分ということになります。）

運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に合計30分以上の休憩等の運転の中断を行う必要があるため、違反となります。

渋滞が常態化しているような地域については運行管理者と情報共有しながら対策を検討することが必要です。また、事前に休憩ができそうな場所を想定しておくなど休憩等をしっかりとれる状況を作りましょう。

また、休憩等を分割する場合は1回を10分以上とし、4時間に対して合計30分以上の休憩をとりましょう。

【改善後】



連続4時間運転直後に休憩取得

分割する場合は1回を10分以上

追加情報

前ページの追加情報に記載の通り、労基法における休憩時間は分割した1回が5分間でも問題ありませんが、改善基準における、休憩等の運転の中断は1回が10分以上である必要があります。社内ルールとして5分休憩などを導入している場合は混乱しやすい部分ですので気を付けましょう。

6. 1日の運転時間

○ 1日の運転時間について事例を見ながら学んでいきましょう。

運送会社Iでは毎日300km程度の距離を往復する運行を行っています。帰りに渋滞に巻き込まれることがあります。



いつもは、20時頃には事務所に戻ってくるのですが、その週は月曜日と水曜日の19時頃に渋滞に巻き込まれてしまい事務所に戻ったのが21時頃でした。

【改善前】

月曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
運転																								
運転以外の業務																								
休憩																								
休息期間																								
月曜日																								
運転																								
運転以外の業務																								
休憩																								
休息期間																								
水曜日																								
運転																								
運転以外の業務																								
休憩																								
休息期間																								

11

ポイント

1日の運転時間を判断するためには最小限3日分の運転時間の情報が必要となります。

★ 改善基準のポイント ★

○ 1日の運転時間は2日平均で9時間までが限度

1日の運転時間は2日（48時間）平均で9時間までと定められています。

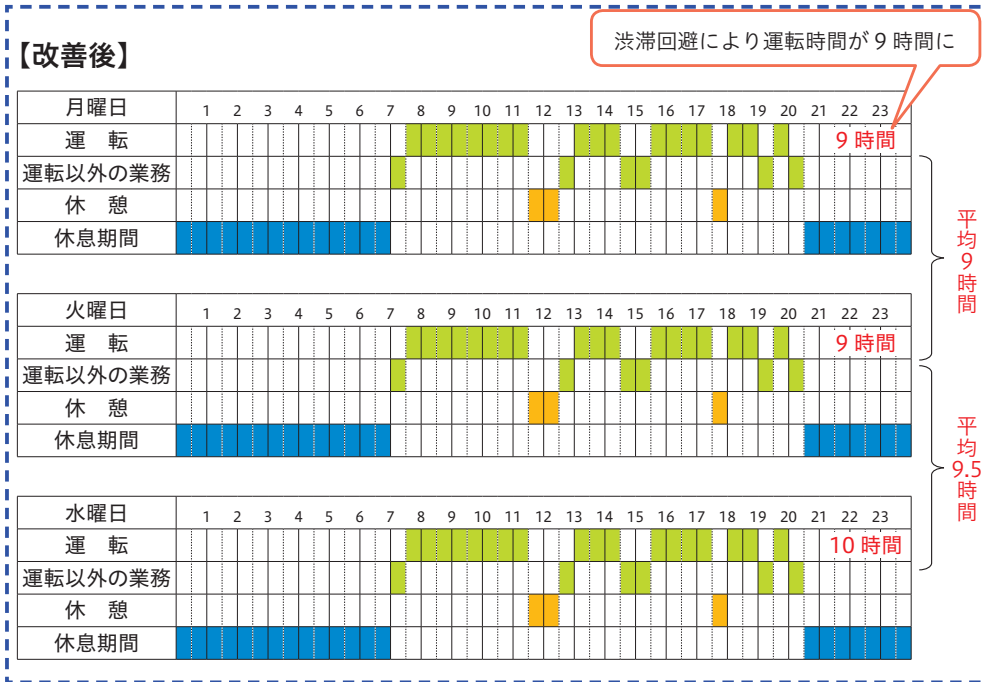
ただし、ここで言う「2日平均で9時間」の考え方は、任意のどの2日を切り取ってみても平均9時間以内ということではなく、左ページを例にとると火曜日とその前日である月曜日との平均か、その翌日である水曜日との平均のどちらか一方が平均9時間以内となっていれば、改善基準の違反にはなりません。

しかし、この例では、

月曜日が10時間で火曜日が9時間なので平均9.5時間

火曜日が9時間で水曜日が10時間なので平均9.5時間

火曜日を中心に月・火曜日の2日平均と火・水曜日の2日平均がどちらも9時間を超えるので違反となります。下の例のように月・火曜日平均の運転時間が9時間であれば火・水曜日平均が9.5時間でも問題ありません。※ただし、木曜日の運転時間は8時間以内である必要があります。



👉 **ポイント**

常に2日間の平均が9時間以内であることまで求められていないということがポイントです。この例の月・火曜日平均9時間と火・水曜日平均9.5時間についてどちらかが9時間以内であれば問題ないということの周知を図りましょう。

2日平均が9.5時間となってしまった翌日では運転時間は8時間しか取れませんが、逆に言えば8時間に調整すれば違反となりませんので、ある1日の運転時間が長くなっても、翌日の運行で調整可能ということです。渋滞で運転時間が長くなっても調整が可能なので必要以上に焦らず安全運転で帰社するように伝えることも重要です。

7. 1 週間の運転時間

○ 1 週間の運転時間について事例を見ながら学んでいきましょう。

運送会社 J では週ごとに異なるお客様の運送を担っています。

1 週目のお客様の運送は通常 8 時間程度の運転時間で完了していましたが、その 1 週間は大きなイベントがあり渋滞が発生したため、毎日 9 時間の運転時間となりました。2 週目のお客様は元々毎日 9 時間の運転時間を要する運行となっています。



渋滞により運転時間が伸びてしまいました。1 日当たりの運転時間は 2 日平均で 9 時間なので問題ないと思います。

【改善前】

運転時間	月	火	水	木	金	1 週間の合計時間	
1 週目	9	9	9	9	9	45	平均 45 時間
2 週目	9	9	9	9	9	45	
3 週目	8	8	8	8	8	40	平均 44 時間
4 週目	10	9	9	9	11	48	

13

ポイント

1 週目の月曜日を起算日として 1 週間の合計時間を計算しています。必要に応じて起算日の概念についておさらいしましょう。

★ 改善基準のポイント ★

○ 1 週間の運転時間は 2 週間ごとの平均で 44 時間が限度

1 週間の運転時間は 2 週間ごとの平均で 44 時間が限度となっています。

2 ページで解説した「起算日」を基準として 2 週間ごとに区切り、その 2 週間のそれぞれの合計運転時間を平均して求めます。すなわち 1、2 週目を一塊、3、4 週目を一塊というように、奇数の週と偶数の週の 2 週間を一塊として平均を計算していきます。

12 ページの解説の通り 1 日の運転時間は 2 日平均で 9 時間までですが、仮に毎日の運転時間が 9 時間で週 5 日勤務した場合、 $5 \text{ 日} \times 9 \text{ 時間} \times 2 \text{ 週間} = 90 \text{ 時間} \div 2 \text{ 週間} = 45 \text{ 時間 / 週}$ となり違反となりますので、注意が必要です。

また、渋滞などが原因で 1 週間の運転時間が長くなってしまった場合は、翌週で調整することにより違反にならないようにすることが重要となります。

例えば、1 週目に運転時間合計が 45 時間になってしまっても、2 週目で運転時間合計が 43 時間であれば 2 週間の平均で 44 時間となるので違反とはなりません。

逆に 1 週目の運転時間合計が 40 時間であれば 2 週目は 48 時間まで合計運転時間をとることができます。

渋滞などで 1 週間当たりの運転時間が長くなってしまったり、事前にそれが予想される場合などは運行管理者に相談し、週間での運転時間を調整しましょう。

 **ポイント**

1 日の運転時間をクリアしている条件でも、1 週間でみると限度を超えていることがあるということがポイントです。

【改善後】

運転時間	月	火	水	木	金	1 週間の合計時間
1 週目	9	9	9	9	9	45
2 週目	9	9	9	8	8	43
3 週目	8	8	8	8	8	40
4 週目	10	9	9	9	11	48

} 平均 44 時間
} 平均 44 時間

 **ポイント**

1 日の運転時間同様、1 週間の運転時間についてもある 1 週間の合計時間が長くなってしまっても、後で調整が可能であるということがポイントになります。運転時間を気にしすぎて安全がおろそかにならないように指導をしましょう。

8. 時間外労働及び休日労働

○時間外労働及び休日労働について事例を見ながら学んでいきましょう。

運転者 K さんは時間外労働（残業）や休日労働（休日出勤）をたくさんこなして残業手当や休日出勤手当を稼ごうと考えています。



残業手当や休日出勤手当がほしいので、たくさん残業・休日出勤したいです。

K さんがイメージする 1 か月

	日	月	火	水	木	金	土
日付	1	2	3	4	5	6	7
拘束時間	10	10	10	10	10	10	10
日付	8	9	10	11	12	13	14
拘束時間	13	10	12	13	13	16	10
日付	15	16	17	18	19	20	21
拘束時間		13	12	15	16	13	
日付	22	23	24	25	26	27	28
拘束時間	14	13	16	16	13	13	
日付	29	30	31				
拘束時間		16	13				

ポイント

1 か月の拘束時間を計算する際、起算日の考え方が出てきます。必要に応じておさらいしましょう。

事前確認

労働基準法（第 35 条）では、使用者は労働者に対して、週 1 日以上または 4 週間のうち 4 回以上休日を与えなくてはならないとされておりその休日を法定休日と呼びます。休日労働は、改善基準告示により 2 週間に 1 回が限度となります。

また、休日労働は法定休日に労働することを指しますので、自社の法定休日何曜日に設定されているかを確認しましょう。

★ 改善基準のポイント ★

- 1 か月の拘束時間（労働時間＋休憩時間）は 293 時間が限度
- 労使協定があるときは 1 年のうち 6 か月までは、1 年間についての拘束時間が 3,516 時間を超えない範囲で 1 か月を 320 時間まで延長可
- 休日労働は 2 週間に 1 回が限度

労働時間は労働基準法の規定により、週 40 時間（1 日 8 時間）とされておりそれを法定労働時間と呼びます。法定労働時間以上の労働時間は時間外労働です。

拘束時間 = 法定労働時間 + 時間外労働 + 休憩

改善基準告示では 1 か月の拘束時間の上限が定められていますので、時間外労働時間も上限があります。1 か月の拘束時間の上限は原則 293 時間です。

労使協定がある場合は 1 年のうち 6 か月までは 320 時間まで延長することができます。ただし、その場合でも 1 年間の合計は 293 時間 × 12 か月 = 3,516 時間を超えてはいけません。

左ページでは拘束時間が 1 か月で 340 時間となっています。労使協定があったとしても上限は 320 時間ですのでこのような働き方は認められません。

また、改善基準告示では休日労働（法定休日に労働すること）の限度も規定されています。休日労働は 2 週間に 1 回が限度です。1 日を起算日として 2 週間ごとに区切り計算すると最初の 2 週間は休日労働が 2 日になるため違反となります。

下の例に示す状態であれば、月間 282 時間であり 2 週間で 2 回以上の休日労働はありません。なお、法定休日は会社によって異なることがあるので、就業規則等で確認することが必要です。

	日	月	火	水	木	金	土
日付	1	2	3	4	5	6	7
拘束時間		11	11	11	11	10	8
日付	8	9	10	11	12	13	14
拘束時間	11	10	10	11	11	10	8
日付	15	16	17	18	19	20	21
拘束時間		11	10	13	10	11	
日付	22	23	24	25	26	27	28
拘束時間	12	11	14	10	11	11	
日付	29	30	31				
拘束時間		14	11				

16

事前確認

自社の場合の 1 か月の拘束時間の上限について労使協定の内容を確認し、上限の情報について受講者と共有しましょう。

追加情報

改善基準告示第 1 条 3 項では使用者は、時間外労働や休日労働をさせる場合でも、その時間や日数を少なくするように求めています。

9. 特例

◆特例について

改善基準告示における時間の上限などは運転者の労働条件改善のために設けられていますが、会社としての事業を行う上でやむを得ず、規定が守れない状況が出てくる場合があります。そのような場合のために、運転者の労働条件も考慮しつつ、業務を遂行できるようにいくつかの特例が設けられています。

◆休息期間分割の特例

継続 8 時間以上の休息期間取得が困難な場合は分割することができます。

分割する場合は、分割された休息期間が継続 4 時間以上かつ合計 10 時間となる必要があります。休息期間の分割ができるのは当分の間（原則 2～4 週間）で、全勤務回数の 2 分の 1 の回数を限度とします。

例えば集荷は午前中に終了するけれども、お客様の納品の希望が夜の場合、夜の納品を終わらせてから継続 8 時間以上の休息期間の取得が困難となる場合などには、昼間に 4 時間以上の休息期間をとるなどの運用がなされます。

◆ 2 人乗務の特例

1 人の運転者が 1 日に運転できる時間は決められていますので、長距離の運行ではどうしても不可能な場合があります。そのような場合にはやむを得ず運転者を 2 人乗務させることで対応します。2 人で交替しながらの運転なので連続運転時間や 1 日の運転時間を守りながら運行することができます。

2 人乗務（ただし、車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る。）の場合は、1 日の最大拘束時間を 20 時間まで延長し休息期間を 4 時間まで短縮することができます。

◆隔日勤務の特例

1 日おきの勤務（隔日勤務）になる場合については 2 暦日の拘束時間を 21 時間とすることができます。ただし、勤務終了後継続 20 時間以上の休息期間が必要です。

また、事業所内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に 4 時間以上の仮眠時間を与える場合には 2 週間について 3 回を限度に、2 暦日における拘束時間を 24 時間とすることができます。

ただし、この場合でも 2 週間における総拘束時間は 126 時間が限度です。

隔日勤務とは例えば月曜日午前 8 時から火曜日午前 5 時まで働き、その後休息期間（この場合 27 時間）をとって水曜日午前 8 時から働くといった形の勤務になります。

追加情報

当分の間については、原則 2～4 週間程度とし、業務の必要上やむを得ない場合であっても最大 2 か月を限度とするとされています。（143 号通達）

隔日勤務はタクシー業界では一般的に行われている一方で、トラック輸送では、業務の必要上やむを得ない場合のみとされています。

お客様の要望によってはこのような勤務になることがあります。

◆フェリー乗船の特例

フェリーに乗船している時間は運転者としての仕事は一時休止となります。そのため、勤務の途中でフェリーに乗船する場合、フェリー乗船時間については休息期間となります。

したがって、休息期間 8 時間（2 人乗務は 4 時間、隔日勤務は 20 時間）からその分をマイナスすることができます。ただしその場合でも、マイナスされた休息期間がフェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の 2 分の 1 を下回らないようにする必要があります。

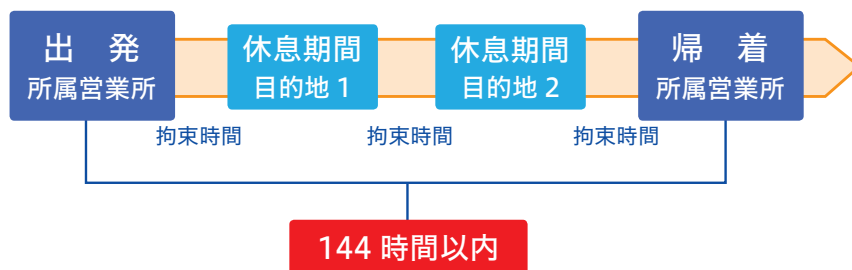
10. その他遵守事項

一運行の時間は 144 時間（6 日間）まで

※フェリーに乗船する場合は除く

運転者の拘束時間等は改善基準告示に規定されていますが、他に国土交通省の告示による規定もあります。

国土交通省の規定では、運転者が所属営業所を出発してから所属営業所に帰着するまでを一の運行と呼び、一の運行の時間は 144 時間（6 日間）が限度になっています。ただし、フェリー乗船時の休息期間は加算されません。



18

追加情報

貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準（平成 13 年国土交通省告示第 1365 号・平成 15 年 1 月 23 日最終改正）に規定されています。

追加情報

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準に係る適用除外業務（平成9年3月26日基発第201号）

1 適用除外対象業務

- (1) 災害対策基本法及び大規模地震特別措置法に基づき、都道府県公安委員会から緊急通行車両であることの確認、標章及び証明書の交付を受けて行う緊急輸送の業務
- (2) 消防法に基づき、関係消防機関に移送計画を届け出て行うアルキルアルミニウム、アルキルリチウム及びこれらの含有物のタンクローリーによる運送の業務
- (3) 高圧ガス保安法に基づき、事業所の所在地を管轄する通商産業局長に移動計画書を届け出、その確認を受けて行う可燃ガス、酸素、毒性ガス等の高圧ガスのタンクローリーによる運送の業務
- (4) 火薬類取締法に基づき、都道府県公安委員会に運搬に関する計画を届け出、運搬証明書の交付を受けて行う火薬、爆薬等の火薬類の運送の業務
- (5) 核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律及び放射性同位元素等による放射線障害の防止に関する法律に基づき、運輸大臣の確認を受け、かつ、都道府県公安委員会に運送計画を届け出て行う核燃料物質等及び放射性同位元素等の運送の業務

2 上記1の業務に従事する期間を含む1か月の拘束時間及び2週間の運転時間の上限

上記1の業務に従事しない期間については改善基準が適用されるが、この業務に従事する期間を含む1か月の拘束時間及び2週間の運転時間の上限は次のとおりである。

- (1) 1か月の拘束時間については、次の式により計算した時間を超えないものとする。

$$[(\text{上記1の業務に従事した月の日数}) - (\text{上記1の業務に従事した日数})] \div (\text{上記1の業務に従事した月の日数}) \times (\text{上記1の業務に従事した月の拘束時間})$$
- (2) 2週間の運転時間の上限は、次の式により計算した時間を超えないものとする。

$$[14 - (\text{上記1の業務に従事した日数})] \div 14 \times 88$$

3 届出書又はその写の備え付け等

上記1の業務を行うに当たっては、適用除外業務に該当することが明らかとなる関係法令に基づく各種行政機関への届出書又はその写を事業場への備え付け及び自動車運転者ごとの下記の業務に従事した期間が明らかとなる記録の整備が必要である。

また、上記1の業務に従事する期間の直前において改善基準に定める休息期間を与えなくてはならないことはもとより、当該業務に従事する期間の直後においても継続8時間以上の休息期間を与えることが要請されるものである。

		最大 16 時間 (15 時間超えは1 週間について2 回以内)
拘束時間・休息期間の特例	運転時間	2日を平均して1日当たり9時間 2週間平均で1週間当たり44時間 連続運転時間は4時間以内(運転の中断は1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転の中断が必要)
	休息期間	継続8時間以上 運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めること。
	休息期間分割の特例	業務の必要上、勤務の終了後継続した8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合に限り、当分の間1日において1回当たり継続4時間以上の分割休息で合計10時間以上でも可(一定期間(原則として2週間から4週間程度)における全勤務回数の1/2の回数が限度)。 ただし、フェリー乗船時には適用しない。
	2人乗務の特例	2人乗務(車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限り) 1日の最大拘束時間を20時間まで延長可、休息期間は4時間まで短縮可。
	隔日勤務の特例	2層日における拘束時間は21時間を超えないこと。 事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に4時間以上の仮眠時間を与える場合は、2週間について3回を限度に2層日における拘束時間を24時間まで延長可(2週間の総拘束時間は126時間(21時間×6勤務)まで)。 勤務終了後に継続20時間以上の休息期間を与えること。
	フェリー乗船の特例	勤務の途中においてフェリーに乗船する場合、乗船時間は原則として休息期間として取り扱い、休息期間8時間(2人乗務の場合4時間、隔日勤務の場合20時間)から減ずることができる。 ただし、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの時間の1/2を下回ってはならない。
	時間外労働	一定期間は2週間及び1か月以上3か月以内の期間を協定。
	休日労働	2週間に1回以内、かつ、1か月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内。
	労働時間の取扱い	労働時間は拘束時間から休憩時間(仮眠時間を含む)を差し引いたもの。 事業場外の休憩時間は、仮眠時間を除き3時間以内。
	休日の取扱い	休日は休息期間に24時間を加算した期間。 いかなる場合であっても30時間を下回ってはならない。
	適用除外	緊急輸送、危険物輸送等の業務については、厚生労働省労働基準局長の定めにより適用除外。

トラック運転者の労働時間等の改善のための基準 ～応用編～

ひと、くらし、みらいのために

厚生労働省

Ministry of Health, Labour and Welfare

平成30年度 厚生労働省委託事業

株式会社 日通総合研究所

トラック運転者の労働時間等の改善のための基準 ～応用編～

教育・研修マニュアル

ひと、くらし、みらいのために

厚生労働省

Ministry of Health, Labour and Welfare

平成30年度 厚生労働省委託事業

株式会社 日通総合研究所